

## Schutzwege / Gesetzliche Bestimmungen

### Voraussetzungen

Bevor ein Schutzweg angelegt wird, müssen grundsätzliche Fragen wie Fußgänger- und Fahrzeugfrequenzen, gefahrene Geschwindigkeit, Lage und vorhandene Sichtweiten überprüft werden. In weiterer Folge sind die wichtigsten Gestaltungs- und Ausstattungsmaßnahmen zu setzen. Die möglichst frühe und deutliche Erkennbarkeit der Querungsstelle sollte dabei besonders berücksichtigt werden.

Eine mangelhafte Ausstattung oder eine falsche Anlage eines Schutzweges kann zu einer Fehleinschätzung der Verkehrssituation durch den Fahrzeughenker führen. **Nur wenn alle folgenden Voraussetzungen erfüllt sind, kann ein sicherer Schutzweg errichtet werden. Ist dies nicht der Fall, kann der Schutzweg zur Gefahr werden und sogar Unfälle provozieren.**

**Ein Schutzweg stellt effektiv nur dann eine echte Querungshilfe für den Fußgänger dar, wenn er den technischen und rechtlichen Anforderungen entspricht.**

Diesbezüglich wird auf den Nachschlagebehelf „Mobile 02/06“ des Amtes der Tiroler Landesregierung, Abt. Verkehrsplanung, und die Bestimmungen der RVS 03.02.12 verwiesen.

### Verkehrsfrequenzen

Aus dem Zusammenspiel der Anzahl der querenden Fußgänger und der Fahrzeuge zur Spitzenstunde ergibt sich, ob ein Schutzweg angelegt werden kann bzw. muss. Die notwendigen Verkehrsfrequenzen, die einen ausreichenden Bedarf an einem Schutzweg begründen, werden in der RVS 03.02.12 (bisher 3.12) neu geregelt. Danach erscheint **unter einer Fahrzeugmenge von 300 Kfz/h sowie einer Fußgängerfrequenz von 50 FG/h zur Spitzenstunde** die Anlage eines Schutzweges entbehrlich, da erstens ausreichende Zeitlücken für eine sichere Überquerung der Fahrbahn bestehen und zweitens die geringe Fußgängeranzahl keinen ausreichenden Querungsbedarf für eine Bevorrangung der Fußgänger durch einen Schutzweg erkennen lässt.

### Anmerkung:

Ein Schutzweg sollte nur dann errichtet werden, wenn auch ein entsprechender Querungsbedarf besteht. Hinter der Festlegung von Mindestfrequenzen stehen Sicherheitsüberlegungen. Bei Schutzwegen, die nur wenig benutzt werden, besteht die Möglichkeit, dass der Fahrzeughenker sein Fahrverhalten nicht anpasst, weil er aus Erfahrung „gelernt“ hat, dass auf einem bestimmten Schutzweg kein Querungsbedarf vorliegt. Der Fußgänger hingegen geht von einer Sicherheit aus, die gar nicht besteht. Entscheidungsrelevant ist weiters das Vorhandensein eines punktuellen Querungsbedarfs: Die Fußgängerströme müssen an bestimmten Stellen gebündelt auftreten und eine „Wunschlinie der Fußgänger“ ergeben.

### Gefahrene Geschwindigkeit

Die Geschwindigkeit (v85), die von 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird, muss zwischen 30 und 55 km/h liegen. Bei einer geringeren Geschwindigkeit ist das Queren ohne Schutzweg möglich. Bei höheren Geschwindigkeiten ist die Anhaltebereitschaft der Fahrzeughenker zu gering und es müssen entsprechende Maßnahmen gesetzt werden.

Die Geschwindigkeit spielt im Unfallgeschehen aus mehreren Gründen eine entscheidende Rolle. Hohe Geschwindigkeiten verlängern den Bremsweg, schränken das Sichtfeld des Kfz-Lenkers ein und steigern damit das Unfall- und Verletzungsrisiko.

#### Sichtweiten:

Grundvoraussetzung für die Errichtung eines Schutzweges sind ausreichende Sichtweiten. Sowohl der Kfz-Lenker als auch der Fußgänger müssen einander entsprechend früh wahrnehmen können. Nur so kann der Fußgänger ein überraschendes Betreten der Fahrbahn vermeiden und der Kfz-Lenker rechtzeitig anhalten. Schutzwege dürfen keinesfalls in unübersichtlichen Kurven errichtet werden. Sichtbeeinträchtigungen durch Verkehrszeichen, Sträucher oder **parkende Autos** sind unbedingt zu vermeiden. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist eine Sichtweite von mindestens 45 Metern in beiden Richtungen erforderlich.

Im gegenständlichen Bereich (Haltestelle) wäre somit ein Sicherheitsabstand zwischen Haltestelle und Schutzweg einzuhalten, um Sichtbehinderungen sowohl für Fußgänger, als auch für Kraftfahrzeuglenker zu vermeiden.

#### Aufstellflächen:

Die freie Sicht auf die Aufstellfläche, also jene Stelle, wo der Fußgänger zur Überquerung ansetzt, darf weder durch parkende Fahrzeuge, noch durch Verkehrszeichen oder Sträucher beeinträchtigt werden. Die Aufstellfläche muss baulich von der Fahrbahn getrennt sein und eine Tiefe von mindestens 1,5 m aufweisen. Außerdem muss auf beiden Seiten eine Anbindung an den Gehweg oder Gehsteig vorhanden sein. Weiters ist auf eine behindertengerechte Ausführung zu achten.

#### Beleuchtung:

Die rechtzeitige Erkennbarkeit des Fußgängers ist von zentraler Bedeutung für die Verkehrssicherheit. Der Schutzweg bzw. die Aufstandsflächen sollen daher stets gut ausgeleuchtet sein, damit der Fußgänger für den Fahrzeuglenker so früh als möglich erkennbar wird und dieser anhalten kann. In jedem Fall müssen bei der Beleuchtungsstärke folgende Werte erreicht werden:

- eine mittlere vertikale Beleuchtungsstärke auf der Mittelachse des Schutzweges von 40 Lux
- zudem darf die vertikale Beleuchtungsstärke an keinem Punkt des Schutzweges bzw. der Auftrittsflächen den Wert von 5 Lux unterschreiten

Durch einen Lichtfarbenwechsel kann die frühzeitige Erkennbarkeit des Schutzweges und die Aufmerksamkeit des Lenkers weiter erhöht werden. Bevor weitere Zusatzausstattungen, wie z.B. Blinkleuchten mit Bewegungssensoren installiert werden, sind alle Anforderungen an die Grundausstattung zu erfüllen.

## Verkehrszeichen

### „Kennzeichnung eines Schutzweges“ gemäß § 53 Absatz 1 Ziffer 2a StVO



Dieses Zeichen kennzeichnet einen Schutzweg (§ 2 Abs. 1 Z 12), bei dem ständig betriebene Lichtzeichen zur Regelung des Verkehrs oder zur Abgabe blinkenden gelben Lichtes nicht vorhanden sind. Es ist beim Schutzweg anzubringen, und zwar auf Einbahnstraßen an beiden Seiten, auf anderen Straßen an der rechten Seite. Wenn jedoch die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird, ist statt der seitlichen Anbringung die Anbringung des Zeichens über dem Schutzweg zulässig.

### Schutzwegmarkierungen gemäß § 56 Straßenverkehrsordnung

In Ortsgebieten sind auf Straßenstellen, wo ständig betriebene Lichtzeichen zur Regelung des Verkehrs oder zur Abgabe blinkenden gelben Lichtes vorhanden sind, auch Schutzwege (§ 2 Abs. 1 Z 12) in entsprechender Anzahl anzulegen, sofern für den Fußgängerverkehr nicht in anderer Weise, etwa durch Über- oder Unterführungen, Vorsorge getroffen ist.

(2) Auf anderen als den in Abs. 1 bezeichneten Straßenstellen sind Schutzwege dann anzulegen, wenn es Sicherheit und Umfang des Fußgängerverkehrs erfordern. Die Benützung solcher Schutzwege ist durch Lichtzeichen zu regeln.

(3) Solange es die Verkehrsverhältnisse nicht erfordern, kann von einer Regelung des Verkehrs durch Lichtzeichen bei den in Abs. 2 genannten Schutzwegen Abstand genommen werden. In diesem Falle ist der Schutzweg mit blinkendem gelbem Licht (§ 38 Abs. 3) oder mit dem Hinweiszeichen nach § 53 Z 2a („Kennzeichnung eines Schutzweges“) zu kennzeichnen.

### Bodenmarkierung gemäß § 16 Bodenmarkierungsverordnung

(1) Schutzwege sind in einer Breite von mindestens 3 m auszuführen. Wenn es jedoch die örtlichen Gegebenheiten erfordern, dürfen Schutzwege auch in einer geringeren Breite, jedoch nicht schmaler als 2 m, ausgeführt werden.

(2) Die einzelnen weißen Längsstreifen eines Schutzweges müssen in der Fahrtrichtung liegen und eine Breite von 50 cm aufweisen. Die weißen Längsstreifen eines Schutzweges müssen im Ausmaß ihrer Breite voneinander entfernt sein. Die Felder zwischen den weißen Längsstreifen eines Schutzweges müssen in ihrer Färbung einen ausreichenden Kontrast bilden.

(3) Außerhalb des Ortsgebietes sind auf Straßenstellen, die mit mehr als 50 km/h befahren werden dürfen, vor Schutzwegen Sperrlinien anzubringen.

Die Bodenmarkierung ist rückstrahlend auszuführen.

**Wichtige Bestimmungen, die der sicheren Querung an Schutzwegen dienen sollen, sind zudem**

- Halte- und Parkverbot 5 m vor unregulierten Schutzwegen (§ 24 StVO, Abs. 1 lit c)
- Überholverbot auf und unmittelbar [in etwa 15 m] vor unregulierten Schutzwegen (§ 16 StVO, Abs. 1 lit d)
- Vorbeifahrverbot an Fahrzeugen, die an Schutzwegen anhalten, um Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen (§ 17 StVO, Abs 3).
- Benützungspflicht für Fußgänger im Bereich von 25 m (§ 76 Abs. 6 StVO)

### **Alternativen zum Schutzweg**

Gerade bei Querungsstellen, an denen nur geringe Fußgängerfrequenzen vorhanden sind, kann häufig durch bauliche Maßnahmen die Querungssituation deutlich verbessert werden, ohne dass eine Anordnung eines Schutzweges erforderlich ist.

An Stellen, wo kein Schutzweg errichtet werden kann, tragen bauliche Maßnahmen zu einem sichereren Überqueren der Straße bei, wie z.B.:

- Beleuchtung im Querungsbereich anbringen bzw. das Beleuchtungsniveau aufhellen.
- Aufstellflächen für Fußgänger vorziehen:

Damit verbunden ist eine Verschmälerung der Fahrbahn sowie eine verringerte Querungszeit. Hinsichtlich Barrierefreiheit ist es wichtig, außerdem die Randsteine im Bereich der Querungsstelle abzusenken.

- Mittelinseln erlauben eine leichtere Beurteilung der Querungsmöglichkeit.

Da Mittelinseln eine Mindestbreite von zwei Meter aufweisen sollten, können sie jedoch nur bei entsprechend breiten Straßenräumen angeordnet werden.

- Sondermarkierungen vor Querungsstellen (z.B. „Psychobremse“, Piktogramm „Kinder“) steigern die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer und erhöhen somit die Verkehrssicherheit.
- Unter- und Überführungen